

Strona znajduje się w archiwum.

Śledztwo w sprawie katastrofy w Gibraltarze

Oddziałowa Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu w Warszawie kontynuuje, przejęte do dalszego prowadzenia z Oddziałowej Komisji Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu w Katowicach, śledztwo w sprawie zbrodni komunistycznej, polegającej na sprowadzeniu niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji powietrznej w dniu 4 lipca 1943 r. w Gibraltarze w celu pozbawienia życia Premiera i Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych RP gen. broni Władysława Sikorskiego, przez co doszło do katastrofy samolotu „Liberator” MK II nr ewid. AL 523 należącego do 511 dywizjonu brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych, w wyniku czego śmierć ponieśli: gen. broni Władysław Sikorski oraz towarzyszący mu obywatele RP: gen. bryg. Tadeusz Klimecki, płk Andrzej Marecki, por. Józef Ponikiewski, por. Zofia Leśniowska, Adam Kułakowski i Jan Gralewski, tj. o przestępstwo z art. 225 paragraf 1 kk z 1932 r., art. 215 paragraf 1 kk z 1932 r. z zw. z art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1998 r. o IPN-KŚZpNP.

W świetle oficjalnej wersji opisującej okoliczności katastrofy samolotu typu Consolidated LB-30B „Liberator” Mk II numer ewidencyjny AL 523, wydanej na podstawie raportu z prac komisji kierowanej przez dowódcę Dowództwa Lotnictwa Obrony Wybrzeża Królewskich Sił Powietrznych generała Johna Slessora, przyczyną wypadku było zablokowanie sterów wysokości samolotu, do którego doszło z przyczyn niemożliwych do ustalenia. Raport stanowczo wykluczał możliwość sabotażu jako przyczyny wypadku, choć nie podano w nim żadnych okoliczności, które prowadziłyby do takiego wniosku. Rada Ministrów Rządu RP na uchodźstwie na posiedzeniu w dniu 3 września 1943 r. postanowiła odrzucić treść proponowanego przez Ministerstwo Lotnictwa Wielkiej Brytanii komunikatu dotyczącego przyczyn wypadku, w wyniku którego śmierć poniósł gen. broni Władysław Sikorski i towarzyszące mu osoby, jednocześnie polecono Inspektorowi Polskich Sił Powietrznych zapoznanie się z dokumentacją dochodzenia przeprowadzonego w tej sprawie przez RAF. Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa nie udostępniło stronie polskiej całości akt postępowania powypadkowego, a jedynie liczący 23 strony maszynopis streszczenia przebiegu śledztwa. Powołana przez Generalnego Inspektora Polskich Sił Powietrznych komisja po zapoznaniu się z przedłożonym jej materiałem zaproponowała, aby w treści komunikatu umieścić

uwagę, iż jedynym dowodem wskazującym na zablokowanie sterów samolotu było oświadczenie pierwszego pilota, który jako jedyny przeżył katastrofę, kapitana RAF Eduarda Prchala. Komisja stwierdziła ponadto, że podejrzenie umyślnego spowodowania katastrofy przez pierwszego pilota było wysoce nieprawdopodobne, chociaż wersji takiej całkowicie nie wykluczyła. Wydany w dniu 21 września 1943 r. oficjalny komunikat brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa, opublikowany w dniu 23 września 1943 r., dotyczący przyczyn wypadku Liberatora Mk II z gen. broni Władysławem Sikorskim i towarzyszącymi mu osobami na pokładzie, nie uwzględniał uwag strony polskiej, stanowił powtórzenie treści komunikatu w pierwotnej wersji. W końcu listopada 1943 r. Inspektorat Polskich Sił Powietrznych powołał drugą komisję do sprawy zbadania przyczyn wypadku, z udziałem przedstawiciela Ministerstwa Sprawiedliwości Rządu RP na uchodźstwie, która stwierdziła, że nie można wykluczyć możliwości błędu pilota ani możliwości dokonania sabotażu jako przyczyn katastrofy Liberatora. Jak z powyższego wynika, w trakcie badania przyczyn wypadku kluczowe znaczenie miało działanie sterów wysokości samolotu Liberator Mk II. Tymczasem komisja powypadkowa swoje orzeczenia oparła o badanie elementów sterów, po wycięciu przez nurka drążków sterowniczych z kabiny pilotów i wydobyciu kadłuba samolotu rozczłonkowanego na trzy części. W konsekwencji możliwości badawcze przecięcia linek sterowniczych bądź ich zablokowania musiały być ograniczone do fragmentów, które nie zostały zniszczone wskutek wydobywania wraku. Ponadto szereg wątpliwości co do rzeczywistych przyczyn wypadku budzi wiarygodność zeznań złożonych w sprawie przez pierwszego pilota kapitana Eduarda Prchala, w tym dotyczących próby wytłumaczenia, kiedy i w jakim momencie, w trakcie wypadku, założył kamizelkę ratunkową, w której został wyłowiony z wody. Okoliczność tę potwierdzono na podstawie zeznań naocznego świadka.

W przebiegu śledztwa ekshumowano szczątki ciał: gen. broni Władysława Sikorskiego, gen. bryg. Tadeusza Klimeckiego, płk. Andrzeja Mareckiego i por. Józefa Ponikiewskiego, które poddano szczegółowym badaniom sądowo lekarskim. W toku sekcji szczątków gen. broni Władysława Sikorskiego stwierdzono obecność licznych złamań kości w obrębie czaszki, klatki piersiowej i kończyn, o charakterze i lokalizacji szczegółowo omówionych w opinii, co pozwoliło na przyjęcie, że zgon gen. broni Władysława Sikorskiego nastąpił w wyniku obrażeń doznanych na skutek urazu wielonarządowego o znacznej energii, czyli np. w przebiegu katastrofy lotniczej. Zgon w wyniku tego rodzaju obrażeń – w ocenie biegłych następuje zazwyczaj szybko, przy czym w mechanizmie śmierci nie można wykluczyć współistnienia utonięcia. Stwierdzone złamania powstały, kiedy ofiara żyła. Śmierć Władysława Sikorskiego nastąpiła najwcześniej w chwili uderzenia samolotu o wodę. Wyniki sekcji po ekshumacji pozwoliły zatem na kategoryczne odrzucenie innych możliwości mechanizmu śmierci, takich jak: uduszenie gwałtowne w wyniku zadławienia /ucisk rękoma w rejonie szyi/ lub zadzierzgnięcia /uduszenie pętlą/ oraz wskutek obrażeń postrzałowych, a nadto ran kłutych, ciętych lub rąbanych. Podczas sekcji szczątków przeprowadzono badania: radiologiczne, genetyczne i toksykologiczne oraz kryminalistyczne badania antropologiczne i fizykochemiczne. Badania genetyczne DNA potwierdziły, że ekshumowane szczątki ludzkie są szczątkami gen. broni Władysława Sikorskiego.

Zgon gen. bryg. Tadeusza Klimeckiego nastąpił w wyniku licznych obrażeń ciała doznanych wskutek urazu wielonarządowego o znacznej energii. Stwierdzone złamanie kręgosłupa szyjnego – zdaniem biegłych było obrażeniem śmiertelnym, albowiem wiązało się z rozerwaniem górnej części szyjnego odcinka rdzenia kręgowego. W odniesieniu do płk Andrzeja Mareckiego biegli analogicznie uznali, że stwierdzone podczas sekcji obrażenia ciała w obrębie czaszki, kręgosłupa i klatki piersiowej powodowały zgon na skutek urazu wielonarządowego o znacznej energii. W chwili powstania złamań Andrzej Marecki miał zachowane napięcie mięśni, a zatem był żywy. Oględziny i sekcja zwłok por. marynarki Józefa Ponikiewskiego wykazały obecność obrażeń w postaci złamań: prawego wyrostka poprzecznego trzeciego kręgu lędźwiowego, prawego obojczyka, czterech żeber i trzonu lewej kości piszczelowej oraz przerwania ciągłości lewej kości strzałkowej. **Na podstawie wyników sekcji zwłok biegli nie byli w stanie jednoznacznie określić przyczyny zgonu pokrzywdzonego. W ich ocenie ujawnione uszkodzenia kości mogły, ale nie musiały wiązać się ze śmiercią. Bardzo prawdopodobnym jest zatem, że zgon por. marynarki Józefa Ponikiewskiego mógł nastąpić w mechanizmie utonięcia. Biegli jednocześnie potwierdzili, że stwierdzone u pokrzywdzonego obrażenia powstały wskutek wypadku.**

W opinii łącznej dotyczącej interpretacji obrażeń ww. uczestników katastrofy biegli wskazali, że przyczyn ich śmierci nie da się wytłumaczyć np. pobiciem, postrzałami z broni palnej, pozorowanymi urazami zadawanymi po śmierci. Stwierdzone obrażenia należą do spotykanych u ofiar wypadków komunikacyjnych lub upadków z dużej wysokości. Mogły zatem powstać na skutek upadku samolotu do morza. Tadeusz Klimecki i Andrzej Marecki doznali podobnych urazów, co sugeruje, że obaj zajmowali podobne położenie w samolocie.

Wskutek działań przedsięwziętych w sprawie przez prokuratora Oddziałowej Komisji Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu w Warszawie, w drodze pomocy prawnej, przesłuchano na terenie Wielkiej Brytanii i Hiszpanii, dwóch naocznych świadków zdarzenia. Pierwszy z nich był radiotelegrafistą na okręcie ratunkowym brytyjskiej marynarki wojennej, który uczestniczył w akcji ratunkowej bezpośrednio do katastrofie Liberatora. Drugi zaś jako pletwonurek brał udział w wydobywaniu szczątków samolotu na powierzchnię lądu. **Na podstawie zeznań tych świadków potwierdzono m.in., że pierwszy pilot Liberatora kapitan Eduard Prchal w chwili wyłowienia jego z wody posiadał kamizelkę ratunkową. Po dopłynięciu okrętu ratunkowego w miejsce katastrofy ciało gen. broni Władysława Sikorskiego unosiło się na wodzie, po jego wyłowieniu, wraz z ciałem gen. bryg. Tadeusza Klimeckiego, zostały przetransportowane do brzegu.**

Zebrany w sprawie bardzo bogaty materiał dowody, pogłębiony o dostępne źródła archiwalne z zagranicy, po uzupełnieniu o zeznania naocznych świadków, pozwoli na możliwie najbardziej wszechstronne wyjaśnienie okoliczności, w jakich doszło do katastrofy lotniczej, w efekcie której śmierć poniósł gen. broni Władysław Sikorski oraz osoby mu towarzyszące i członkowie załogi.

Przedmiotowe śledztwo w najbliższych tygodniach zostanie zakończone.

p.o. Naczelnika OKŚZpNP w Warszawie
prok. Marcin Gołębiewicz